Reportajul zilei

SPORTURILE DE IARNA

Măsuri de precauţiune pentru alpinişti. Cum faci sport iarna, aşteptând tramvaiul...

Chiar cei mai înverşunaţi adversari ai frigului, vor recunoaşte că iarna e aproape, foarte aproape de noi.

După o expresie consacrată, am putea spune că iarna «bate la uşă». Dacă ar fi după cei din categoria celor de mai sus, aceştia ar rezolva foarte simplu, încuiând... uşa. Dar iarna, care ne-a dus dorul trei anotimpuri, va înfrânge orice protocol şi va veni pe... fereastră.

Sporturi de iarnă

Iarna va aduce ca în toţi anii şi anul acesta vifor, zăpadă, ghiaţă şi... sporturi de iarnă.

După cum se vede, sporturile de iarnă sunt o specialitate a iernei. Nici un alt anotimp nu le poate aduce.

Sporturile de iarnă se pot încadra în două mari categorii: cele de munte şi cele de şes.

Sporturile cari se practică la munte sunt şi ele de mai multe feluri.

In general, sporturile de munte nu se practică de unul singur. Asta nu din cauza unor motive de prudenţă, cari ar fi binecuvântate, date fiind pericolele iminente pe un munte, iarna. Dar sporturile pe munte se practică de către mai mulţi indivizi, cari astfel sunt în... societate. Iar cum această societate, fiind la munte va fi şi la înălţime, iată că aceste sporturi vor fi practicate de... înalta societate.

Măsuri de precauţie pe munţi

Nu vom insista asupra fiecărui sport de munte în parte, presupunând că sportmanii cari practică aceste sporturi, le cunosc destul de bine.

Ne vom opri doar asupra câtorva chestii de amănunt şi totuşi de cea mai mare importanţă.

Sus la munte, după cum prea bine se ştie, aerul e rar. Cu cât ne urcăm mai sus, cu atât aerul e mai rar. Deaceea, ca atmosfera să fie suportabilă, sportivii trebue să-şi dea cât mai multe... aere.

In privinţa orientării, cei ce urcă munţii trebue să-şi ia toate măsurile de precauţiune, de oarece în munţi ceaţa face ca vizibilitatea să fie extrem de capricioasă. De aceea, «alpiniştii» când pleacă în escurise la altitudine, îşi vor fixa o ţintă precisă, la care trebue să ajungă.

Chiar dacă această ţintă va fi pierdută, din cauza ceţii, nu e încă un motiv de disperare, dacă «alpiniştii» vor avea grijă să poarte bocanci cu mai multe... ţinte.

Sporturile de şes

Sporturile de şes sunt cele care se practică de către orcine, clauza cu «înalta societate» nefiind obligatorie.

Aceste sporturi sunt mai populare ca cele dela munte, fiind practicate de mai mulţi oameni.

Hockey-ul, patinajul şi alte sporturi, sunt la fel de răspândite.

In orice caz, iarna, chiar dacă aştepţi numai tramvaiul, e şi acesta un sport...

Astyanax

NATAŢIE

Dela Federaţia Nautică

Adunarea generală a regiunei Bucureşti

Zilele trecute a avut loc adunarea generală a regiunei Bucureşti sub noua preşedinţie a d-lui Col. Panaitescu.

Şedinţa se deschide în prezenţa celor 11 reprezentanţi ai cluburilor, cu dreptul de vot.

La ordinea zilei fiind:

Descărcarea gestiunei, Raportul cenzorilor şi alegerea noului comitet împreună cu toate comisiile.

Candidaţii pentru Comitetul Regional d-nii: Brăescu, Const. Rădulsecu, Daia şi Foca.

Aleşi: D. Rădulescu şi d. Foca, supleanţi aleşi d-nii: Iliuţ dela Clubul Dor de Ducă, Lt. Cioarbă, Lt. Şerbănescu şi Ştefănescu. Cenzori, aleşi; d-nii: Râşnoveanu, Marin Florescu dela B. N. R., ing. Cogâlniceanu dela S. E. T.

Reprezentanţii Regiunei pe lângă Comitetul Federal au fost aleşi d-nii Cpt. Marian şi Tudor Rădulescu, dela Dor de Ducă.

D. Col. Panaitiu, mulţumeşte membrilor pentru toată munca depusă în vederea desvoltării Regiunei şi îi roagă ca de acum înainte să nu-i precupeţească aportul lor de muncă.

D-sa având intenţia să acorde cea mai mare atenţie pentru o cât mai reuşită prezentare în viitor a Regiunei Nautice Bucureşti, ce o conduce.

In ziua de 14 crt. s'a ţinut prima şedinţă a noului Comitet Regional, când s'a ales; d. Rădulescu ca secretar şi d. Foca, casier.

VOLLEY-BASKET

Clasamentele în Cupele de iarnă

După etapa de Duminică, a cupelor de iarnă, clasamentele se prezintă astfel:

VOLLE YBALL femenin

Yures Club	2	2	0	0	4:04
Start Club	2	2	0	0	4:04
Aurora	2	2	0	0	4:04
Hai Hai	2	2	0	1	4.04
Telefon Club	2	1	0	1	1:11
Bonaparte	2	0	1	1	1:31
Macabi	2	0	0	2	0.40
Farma Club	2	0	0	2	0.40
Sportul Studenţesc	2	0	0	2	0:40

BASKETBALL

Sp. Studenţesc	3	3	0	0	211: 33	6
O. C. B.	3	3	0	0	108: 69	6
Telefoane	2	2	0	0	100: 43	4
A. C. T.	3	2	0	1	105: 69	4
Aurora	2	1	0	1	51: 66	2
Vif. Dacia	3	1	0	2	71:130	2
C. F. R.	2	1	0	1	49: 66	2
E. F. A.	3	1	0	2	35:112	2
Macabi	2	0	0	2	35: 50	4
Viitorul	3	0	0	3	69: 97	0
V. S. C.	2	0	0	2	28:132	0

VOLLEY BALL

Seria I

Viitorul	4	4	0	0	8:0	8
Sp. Studenţesc	4	3	1	0	7:1	7
A. C. T.	4	3	0	1	6:2	6
V. S. C.	4	3	0	1	6:2	6
O. C. B.	3	2	1	0	5:1	5
I. P. P.	4	2	1	1	5:3	5
Radu Vodă	4	1	1	2	3:5	3
Rahova	4	1	0	3	2:6	2
Vergu	4	1	0	3	2:6	2
Juventus	3	0	1	2	1:5	1
Venus	4	0	1	3	1:7	1
V. Dacia	4	0	0	4	0:8	0

Seria II

Telefoane	4	4	0	0	8:0	8
Macabi	4	3	1	0	7:1	7
C. F. R.	4	3	1	0	7:1	7
Bonaparte	3	2	0	1	4:2	4
Aurora	4	1	2	1	4:4	4
E. F. A.	4	1	1	2	3:5	3
Inainte	3	1	0	2	2:4	2
Av. Sportiv	4	0	2	2	2:6	2
Caraiman	3	0	1	2	1:5	1
A. S. A.	3	0	1	2	1:5	1
Pebe	4	0	1	3	1:7	1

CICLISM

Un proect utopic

O cursă Bucureşti-Braşov-Bucureşti fără oprire

Stagiunea ciclistă 1937 şi-a încheiat socotelile. Socoteli asupra cărora vom insista mai amplu, cu cifre şi date, într'un alt reportagiu apropiat.

De aci încolo, trei luni, va fi vacanţa de iarnă în care preocuparea de căpetenie a forului superior este să întocmească programul anului ce vine, având, mai întâi, comunicate datele primite dela grupări.

Perioada aceasta a proectelor şi a birocratismului necesar oferă prilejul revederii sezonului care a expirat, tragerea concluziilor, pe bază de observaţiuni şi critici obiective, competinte, cărora le urmează, fireşte, trasarea liniilor de activitate pentru viitor.

Nu cunoaştem încă, intenţiunile grupărilor în această direcţie. Ştim însă că nu vor lipsi din program o serie de câteva manifestaţiuni de vaste proporţii a căror regie o va deţine forul de specialitate. Asupra acestor viitoare manifestaţiuni vom reveni ulterior, după o prealabilă convorbire cu preşedintele forului: d. Vasile Canarache.

Deocamdată ţinem să discutăm asupra iniţiativelor particulare. Ale grupărilor, adică.

Când, în 1934, formaţia «Principele Nicolae» a anunţat că alergarea de mare răsunet Bucureşti-Târgovişte-Sinaia-Ploeşti,Bucureşti (265 km.) se va desfăşura fără oprire, era cât p'aci să se işte o revoluţie, care ar fi întrecut în grandoare chiar şi celebra revoluţie din 1789.

Au izbucnit proteste, vociferări, adepţii, — puţini la număr, — fiind încolţiţi cu tot soiul de adjective: «o nebunie», e distrugere, bagă oamenii în spital, îi tuberculizează. Auzi dom'le' 265 km. fără să te opreşti ? Dar e inadmisibil. Etc. etc.

Desigur că [illegible] nici boicotul. Totuşi, «principiştii», dârzi, încăpăţânaţi chiar n'au capitulat şi proba s'a alergat. Deşi doar la două săptămâni după «Turul României» — care a lăsat mulţi obosiţi, cum era dealtfel şi natural, s'au găsit destui ciclişti care să ia startul. Alergarea a revenit lui Hrenciuc urmat la câteva minute de Dobrin după care venea şi Grigoriu. Ca şi aceşti trei «martiri» (ca să ne exprimăm în limbajul de atunci al opoziţiei) şi restul concurenţilor sunt «bine mersi» şi mai aleargă şi azi.

Şi-au luat oamenii la ei: sandwich-uri, fructe, zahăr, ciocolată, ceai, cafea (sau ce şi-or fi luat) şi au renunţat la etapa de o oră sau o oră şi jumătate dela Sinaia, — etapă care anchiloza, pe cei mai mulţi, şi făcea ca timpul întrebuinţat să nu scadă sub 10 ore 30, deobicei timpul variind în jurul cifrei 11 ore.

Timp care (să nu vă mire) a fost redus în acel moment de... «barbarie» la 10 ore şi 10 minute pentru ca în anul următor acelaş Hrenciuc, în plină formă să stabilească un record: 9 ore şi 52 minute urmat de Niculici şi Dobrin (ambii «hurcurându-se» de câte un cauciuc expiat).

In anul următor, în 1936, Tudose (urmat de Gociuman şi Niculici) nu pune în pericol recordul stabilind 10 ore fără 3 minute.

Mai e nevoe de vre-un argument în plus ? Credem că nu. Ţinem însă să reamintim că dacă vrem să ajungem să ţinem piept cicliştilor din occident trebue să ne punem în ritmul lor, care e şi ritmul progresului pedalei. Cu alte vorbe să facem ce fac ei : curse între. 200—300 km. fără etapă.

A DOUA «UTOPIE» a «PRINCIPIŞTILOR»

Anul trecut tot ei, — principiştii — au trecut în program o cursă care a făcut pe mulţi să holbeze ochii uluiţi: Bucureşti-Braşov-Bucureşti (336 km.) fără oprire. Alergarea n'ar fi speriat atât dacă în regulamentul cursei n'ar fi fost trecute următoarele paragrafe: porniri separate şi medie impusă.

Să lămurim aceste puncte sugubeţe care au dus, — vom dovedi altă dată dacă justificat sau nu, — la interzicerea desfăşurării acestei probe.

336 km. fără oprire, pe asfalt, n'ar fi ceva înspăimântător dacă în 1936 au fost 3 etape consecutive de 200—240 km., pe drumuri infernale, distrugătoare chiar.

Dar patronii alergării, — în ultimă instanţă d. avocat Dinu Dobrescu, — care subvenţionează această fantastică înscenare, i-a fost teamă să nu asistăm la o plimbare de agrement şi cu o medie infimă. Şi pe drept cuvânt, căci cicliştii noştri sunt capabili de aşa ceva.

Şi atunci a recurs la formula plecărilor separate. Adică să aleagă un lot select de 10—12 alergători, maximum, să dea plecarea din 10 în 10 minute. Dar acestei idei i-a mai adăogat şi un amănunt care exclude pe primul: *media impusă*. Cicliştii să realizeze cel puţin 28 km. medie orară. Considerăm că e o exagerare, o eroare. Plecând separat băeţii vor pedala susţinut şi este indiscutabil că fiecare îşi va întocmi un tabel de pedalaj cu o medie minimă de 28. Astfel că, dacă dai plecări separate numai impui media căci o formulă exclude pe cealaltă. Ori admiţi una ori alta.

In legătură cu acest punct într'o recentă discuţie avută cu d. Dinu Dobrescu, d-sa ne-a declarat că a renunţat la media impusă dar că persistă la pornirile separate.

Intrebându-l dece ţine aşa de mult la această formulă, ne-a răspuns:

—Voi alege 10—15 ciclişti de valoare şi pentru a exclude posibilitatea «trişărilor» care se întâmplă uneori în curse după ce plutonul se destramă, voi pune câte o maşină după fiecare participant.

Răspunsul dat e în parte justificat dar noi i-am adus următoarele replici.

Controlul se poate face şi cu mai puţin de 10 sau 15 maşini, (numai cu 3—4) dacă plecarea s'ar da în grup. Şi, îl asigurăm pe d. Dobrescu că 4 maşini rapide fiecare menţinându-şi locul trebuincios în caravană, vor reuşi o supraveghere ireproşabilă.

— Dar, plecarea în bloc, oferă perspectiva unei alergări monotone până la exasperare, — ne-a răspuns interlocutorul nostru.

— E momentul să recurgi la formula mediei impuse, l-am sfătuit noi.

Propunerea noastră ar fi avut sorţi de izbândă dacă d. Dobrescu nar fi fost urmărit de ideia de a se alerga o cursă în perfecte condiţiuni atletice, de cinste şi sportivitate şi fără posibilitate de «coţcării».

E REALIZABIL PROECTUL?

Considerând că d. Dinu Dobrescu ar rămâne la hotărârea d-sale: porniri separate să vedem dacă e sau nu posibilă o astfel de cursă.

Desigur că fiecare din ciclistii noştri au fost la antrenament, înspre Predeal. Şi acum e mai prudent să te duci singur la antrenament, au parcurs, de unul singur, ruta Bucureşti — Predeal — Bucureşti (300 km.) sau Bucureşti — Azuga — Bucureşti, într'un timp mulţumitor, făcând, desigur, şi câteva mici opriri. Or judecând astfel, 336 km. nu apar înfiorători decât prin prizma faptului că în cursă fiind, trebuie să acţionezi încontinuu, în mod susţinut, ceeace, fatal, poate duce la o extenuare grozavă.

SUGESTIA NOASTRA

Dar, intervine aci, un argument. Nu se întâmplă deseori să spargi dela plecare, să fii trântit, s'au mai ştim noi ce şi, fiind cursa foarte rapidă, să alergi de unul singur, în maximum de efort (şi nu calculat cum ai alerga în cursa de care vorbim) toţi kilometrii alergării care, sunt deobiceiu 150, 200, sau 250?

Oprindu-ne puţin asupra acestor constatări observăm că alergarea nu apare imposibilă. E justi e extenuantă, nu oferă spectacol, dar oferă o luptă atletică, titanică şi va evidenţia pentru prima oară, pe ciclistul român care va şti unească armonios forţa cu inteligenţa.

Rămânem totuşi, — admiţând vederea d-lui Dobrescu, — la afirmaţiunea că e o alergare uriaşă, care reclamă după disputare un repaus de cel puţin două săptămâni.

Dar, acum în preajma iernii supunem simpaticului avocat Dinu Dobrescu, următoarea sugestie, spre a o măcina» în cursul zilelor înzăpezite, care vor veni.

Iată, deci, sugestia noastră.

Aşteptând să vedem rezultatul «măcinării» acestei sugestii, care, până în cele din urmă, nădăjduim că va fi favorabil tezei noastre, promitem să demonstrăm într'un număr viitor că cifra orară impusă de 32, este o cifră destul de convenabilă. Şi vom aduce în sprijinul tezei noastre, cifre şi date precise, bazate pe constatările făcute până acum, — argumente care nu vor putea suferi nici un fel de desminţire; nici cu argumente contra şi nici pe teren.

EMIL IENCEK

Dela Federaţia română

Comisiunea sportivă RSC roagă stăruitor societăţile afiliate să trimeată la secretariatul FRSC- până cel mai târziu la 15 Ianuarie 1938, programul curselor ce se obligă a le organiza în viitorul sezon sportiv. Această în vederea întocmirii calendarului sportiv pe anul 1938.

SPRINT

Uniunea ciclistă Internaţională (U. C. I.) a primit datele a cinci «Tururi» care se vor desfăşura în 1938.

Turul Italiei 30 Aprilie—22 Mai.

Turul Belgiei 18—22.

Turul Gemraniei 29 Mai—12 Iuine.

Turul Franţei 5—31 Iulie.

Turul Elveţiei 6—13 August.

Turul României..?!?..

*

Cea mai «înaltă» cursă se va desfăşura în anul 1938, pe un parcurs de 270 km., cuprinzând 60 km. urcuş şi atingând cota de 2.780 m.

Asta însă în Franţa, fireşte.

*

Intenţionând să începem, în curând, o anchetă în lumea ciclismului, înştiinţăm pe această cale toate grupările cicliste să ne trimeată cât de repede posibil programul pentru 1938, precum şi palmaresul tuturor performanţelor în sezonul 1937.

Accentuăm că datele acestea ne sunt necesare pentru seria de articole pe care o vom consacra fiecărei grupări în parte.

Zamora fantezist

Zilele trecute O. G. C. Nisa a jucat un match amical contra B.C.A. pe terenul Antibes.

Trebue să remarcăm că B.C.A. va fi o echipă de care se va vorbi.

Spectatorii care se înghesuiau să urmărească această întâlnire îşi frecară mâinile când văzură pe Zamora intrând în vestiar. Ei gândiră — cum era şi natural — că valorosul portar va apăra buturile echipei din Nisa.

Zamora rămase în pantalonii săi, îmbrăcând numai tricoul iar în loc de genunchiere şi cotiere care sunt atributele obişnuite oricărei portar, el intră pe teren cu un fluer în mână şi toată repriza a arbitrat.

Dar nu s'a terminat: Atunci când echipele intrară din nou pe teren Zamora abandonă fluerul în mâinile d-lui Dutheil, managerul echipei B. C.A. iar el juca timp de 45 minute, inter dreapta alături de compatriotul şi amicul său nedespărţit, Samitier. Trebuie să spunem că Zamora nu arbitrează rău. Evident el nu joacă rău în postul de inter dreapta, dar, hotărît este de preferat ca portar.

Străjereşt

Programele analitice străjereşti au fost cercetate la Ministerul Educaţiei naţionale.

Cum s'au produs modificări, vor fi tipărite cât de curând.

Ancheta noastră

25 ani de sport românesc

XVI

Evoluţia aeriană a lui Bleriot nu a rămas fără răsunet şi curând după experienţa făcută pe hipodromul Băneasa, începu să se înfiripe aviaţia românească.

Iniţiativa particulară a adus un aport considerabil în această ramură de activitate şi în minusculele hangare ale aerodromului dela Chitila fură încurând adăpostite diferite feluri de aparate de sburat.

D. Valentin Bibescu, actualmente preşedinte al Federaţiei internaţionale de specialitate, poate fi considerat drept animatorul aviaţiei de pe acele vremuri şi, dacă nu mă înşel, d-sa deţine chiar brevetul No. 1 al aviaţiei româneşti.

Prima mea vizită la aerodromul Chitila a însemnat o adevărată revelaţie. In hangare am dat peste tot felul de aeroplane, care mai de care, mai curioase. Erau printre ele aparate cari nu reuşiseră să se ridice dela pământ, dar cari, împreună, formau un decor atrăgător.

Mi-a plăcut cu deosebire, un model numit «La Demoiselle», al cărui aspect îţi dădea chiar impresia că te găseşti în faţa unei fiinţe delicate şi fragile.

Nici acest avion nu-mi reamintesc să fi părăsit vreodată pământul. Totuşi, este regretabil că un astfel de exemplar nu figurează, împreună cu celelalte din epoca sa, în vreun muzeu de specialitate.

Desigur că, pe lângă avioanele ce formau partea decorativă a aerodromului Chitila, se găseau şi aparate cari trecuseră cu succes examenul de omologare şi acum serveau la instruirea viitorilor sburători.

Mai toate erau aparate de provenienţă franceză şi purtau marca «Farman» sau «Bleriot».

Rapidele progrese făcute în acest domeniu au condus la creierea de noui aerodromuri şi, în scurt timp câmpul dela Chitila căpătă o copie la Băneasa, şi una la Cotroceni. Primul din aceste câmpuri se afla situat vis-a-vis de aeroportul modern de astăzi şi accesul la el se făcea pe o arteră secundară care cădea oblig pe şoseaua Bucureşti-Ploeşti. Câmpul dela Cotroceni, în schimb, a ocupat totdeauna locul pe care este situat astăzi. Bineînţeles însă că, pe acele timpuri suprafaţa lui era mult mai redusă.

Veritabilele salturi efectuate de străinătate, în domeniul aviaţiei stârniră spiritul inventiv al românului şi, încurând, ziarele anunţară mai multe încercări.

Am asistat la trei dintre cele mai importante dar, ordinea în care s'au desfăşurat se pierde în noianul amintirilor. Deaceia, mă voi ocupa de ele fără să mă ţin de cronologie.

Zilele călduroase ale verii în cursul căreia inventatorii români îşi propuseseră să concureze pe străini în domeniul aviaţiei, nu făceau deloc plăcută o deplasare de câţiva kilometri, fie ea chiar pe bicicletă. Chestiunea sborului unui avion românesc, încă atrăgea mai mult decât ar fi putut canicula să forţeze un repaus la umbră.

Iată-mă deci, pornind spre Cotroceni. Nu cunoşteam acest aerodrom şi nici nu ştiam cam pe unde se găseşte. Când eşti însă animat de dorinţa fermă de a asista la un nou gen de spectacole, bariere nu există.

Am găsit drumul mai uşor decât mi-aş fi închipuit şi 30 minute mai târziu mă găseam pe un imens câmp care nu se făcea remarcat decât prin prezenţa unui hangar de dimensiuni destul de însemnate.

Pe acest câmp nu se găseau decât foarte puţine persoane, astfel că nu-mi fu greu să descopăr, printre cei prezenţi, şi pe tatăl meu.

Stătea de vorbă cu un domn între două vârste, îmbrăcat într'un combinezon alb, şi având sub braţ o şubă îmblănită.

Nu mi-a fost greu să-mi închipui că tatăl meu are în faţă pe acela care urma să-şi încerce norocul pe aripile unui avion de construcţie proprie.

Mă apropiai cu oarecare teamă. Bănuiam că tata nu mă va felicita pentru faptul că plecasem singur de acasă. Eram însă decis să fac cunoştinţa inventatorului şi acum mă găseam lângă el.

Tata, îşi schimbă ochelarii — purta până atunci lentile pentru distanţă — mă privi dojenitor dar, în loc să mă certe, îmi prezintă:

D. Andreescu.

Mă uitai bine la cel căruia îi întinsesem mâna şi recunoscui în el pe inventatorul altui aparat de sburat care, din păcate, nu s'a ridicat niciodată dela pământ.

Cu câţiva ani înainte, într'unul din pavilioanele parcului Carol I. tata mă pusese în prezenţa unui aparat curios, inventat de acelaş d. Andreescu, care îmi era prezentat acum pentru a doua oară.

Aparatul văzut la parcul Carol I, era un helicopter cu care făuritorul său crezuse că se va putea ridica drept în sus, spre a ateriza la verticală.

Aparatul era destul de simplu. O platformă pătrată pe care era instalată carlinga, susţinea câteva ţevi verticale cari la extremitatea de sus erau prevăzute cu trei planuri circulare puse în legătură cu un motor de 30 HP. Prn învârtire, aceste planuri urmau să tragă în sus întregul aparat.

Pe hârtie, experienţa a reuşit. Practic însă, ea a sfărâmat iluziile inventatorului.

Faptul că prima invenţie nu a dat rezultate, mă făcu să fiu foarte pesimist în legătură cu reuşita celei de a doua. Ceva par'că îmi spunea, că d. Andreescu şi-a cheltuit banii în zadar. Şi îmi venea să părăsesc câmpul spre a nu asista la un eşec O forţă nevăzută însă, mă ţintuise pe loc.

După câteva minute, maşina fu scoasă, cu ajutorul celor din asistenţă, din hangar. Inventatorul său îi controlă organele principale şi dădu dispoziţii ca ea să fie împinsă pe porţiunea mai netedă a câmpului.

Apoi, pilotul urcă în carlingă, în urările de succes ale celor prezenţi. Motorul fu pus în funcţiune şi o armată de tineri trăgea vârtos de avionul care ameninţa să se repeadă pe câmp.

Punând motorul în regim ridicat, d. Andreescu scoase o mână şi, în clipa următoare, aparatul ţâşni ca din puşcă, rulând elegant pe pământ. A fost un moment de mare emoţie dar faptul că avionul fugea acum pe pământ, făcu pe cei prezenţi să capete încrederea în reuşita încercărei.

Aşteptările au fost însă înşelate. Bechia nu a vrut să părăsească pământul decât spre a executa mici sărituri. Aparatul nu-şi căpăta orizontabilitate şi, în consecinţă, pilotul nu putea să tragă de manşă spre a decola.

Avionul a stopat departe, la vreo 400 metri lângă nişte pomi. A fost readus la punctul de plecare şi o nouă încercare începu. Rezultatul nu a fost mai pricopsit, dupăcum nici încercările cari au urmat nu au adus nici măcar un singur pas înainte.

La lăsarea serii, Andreescu a renunţat.

Dacă a reluat seria încercărilor nu ştiu. Ştiu, în schimb, în mod cert, că avionul său nu a fost văzut, niciodată sburând.

Jenni Dumitrescu